

УДК 336.221.4:338.47:656.61

Жихарева В.В.¹, Вербицький В.С.², Топап О.П.³

¹ проф. Одеського національного морського університету

² асп. Одеського національного морського університету

³ студ. магістратури Одеського національного морського університету

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ МОДЕЛЕЙ ОПОДАТКУВАННЯ У СФЕРІ МІЖНАРОДНОГО СУДНОПЛАВСТВА

У монографії за ред. О.М. Кібік, О.П. Подцерковного [1] аналізуються організаційні та правові аспекти державної підтримки розвитку морегосподарського комплексу України. Робота І.В. Познанської [2] присвячена теоретичним, методологічним та практичним аспектам розробки стратегії розвитку морської транспортної галузі України. У монографії «Економіка судноплавства і сервісної діяльності: глобальні тренди й трансформація» [3] досліджено питання регулювання судноплавної галузі, зокрема, використання системи тоннажного податку в офшорних юрисдикціях. У статті О. Bazaluk та ін. [4] розглядається вплив податкового щита на оптимізацію величини власного капіталу судноплавної компанії при формуванні інвестиційного портфеля. У [5] проаналізовано, як податок на прибуток впливає на показники, що використовуються для порівняльного аналізу нематеріальних активів.

До основних моделей оподаткування судноплавства відносяться наступні.

1. Традиційне корпоративне оподаткування. Судноплавні компанії сплачують податок на прибуток на загальних підставах. Ставка податку залежить від країни. Недолік: високий податковий тиск знижує конкурентоспроможність національних перевізників порівняно з тими, хто використовує пільгові режими. Наприклад, США та Японія історично використовували класичне корпоративне оподаткування прибутку у судноплаванні (наприклад, у США – 21%, у Японії – понад 30%). Але обидві країни з початку 2000-х перейшли до змішаних систем, де поряд із традиційним податком на прибуток доступна тоннажна модель (розрахунок податку залежно від тоннажу суден, а не від прибутковості). Це було відповіддю на глобальну конкуренцію та необхідність утримання флоту під національними прапорами.

2. Тоннажне оподаткування (Tonnage Tax). Найпоширеніша спеціальна модель, яка замінює оподаткування прибутку на податок, що розраховується з валової або чистої місткості суден. Вперше введено у Нідерландах у 1996 р., наразі діє у більшості країн ЄС (Греція, Кіпр, Великобританія, Мальта, Данія, Польща).

Переваги: стабільні та передбачувані податкові надходження для держави; зниження податкового тиску на бізнес; стимул до реєстрації суден під національним прапором. Недолік: зменшення бюджетних доходів у короткостроковій перспективі.

3. Податкові пільги та спеціальні режими включають: звільнення від ПДВ на міжнародні перевезення; прискорена амортизація для оновлення флоту; податкові кредити на інвестиції в «зелені» технології; зниження ставок податку на доходи членів екіпажу (приклад – Норвегія).

4. Використання офшорних юрисдикцій. Реєстрація суден у країнах зі спрощеним оподаткуванням та низькими зборами («зручні» прапори – Панама, Ліберія, Маршаллові острови тощо). Приваблює бізнес низькими податками, але критикується міжнародними організаціями за непрозорість і відсутність належного контролю за безпекою.

До заходів міжнародно-правового регулювання відносяться такі.

- ЄС: регламентує застосування тоннажного податку через Community Guidelines on State Aid to Maritime Transport (2004).

- OECD: розробляє стандарти протидії податковим зловживанням (BEPS), які впливають і на судноплавство.

- IMO: хоч прямо не встановлює податкових правил, але екологічні вимоги (MARPOL, IMO 2020 тощо) стимулюють країни вводити податкові пільги для «зелених» суден.

До основних тенденцій розвитку оподаткування у судноплаванні відносяться такі:

- поширення тоннажних режимів як компромісу між фіскальними інтересами та потребами бізнесу;

- зростання значення екологічних податкових стимулів (зниження ставок при використанні LNG, біопалива, електросуден);

- гармонізація податкової політики у межах глобальних ініціатив OECD та ЄС;

- відхід від «зручних» прапорів через посилення міжнародного контролю та вимоги до прозорості.

Отже, сучасні тенденції розвитку податкової політики у судноплаванні спрямовані на гармонізацію податкових режимів, поєднання фіскальних інтересів держави з потребами бізнесу та стимулювання екологічної модернізації судноплавного сектору. Для країн, що прагнуть розвивати власний флот, ключовим інструментом стає тоннажний податок, доповнений податковими пільгами для інвестицій у сучасні та екологічно безпечні судна.

Тоннажні системи та офшорні реєстри здійснюють суттєвий вплив на формування структури світового ринку морських перевезень: вони підвищують гнучкість і знижують витрати для судовласників, але створюють фіскальні витрати для держав, підривають рівень регуляторного

контролю і можуть посилювати негативні зовнішні ефекти (впливати на безпеку, екологію). Ключ до стійкого розвитку сфери міжнародного судноплавства це поєднання конкурентоспроможних режимів з міцним комплаєнсом та міжнародною координацією, щоб уникнути руху до найнижчих стандартів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти): монографія / за ред. О.М. Кібік, О.П. Подцерковного. Херсон: ФОП Грінь ДС, 2014. 442 с.
2. Познанська І.В. Стратегія розвитку морської транспортної галузі України: теорія, методологія та практика: монографія. Одеса: ПНДІЕІ, 2018. 391 с.
3. Економіка судноплавства і сервісної діяльності: глобальні тренди й трансформація: монографія / В.В. Жихарєва, О.С. Власенко, Р.А. Бундюк, М.С. Соколова. Одеса: ОНМУ, 2023. 352 с. DOI 10.47049/978-966-7716-91-2
4. Bazaluk O., Zhykharieva V., Vlasenko O., Nitsenko V., Streimikiene D., Balezentis T. Optimization of the Equity in Formation of Investment Portfolio of a Shipping Company. *Mathematics*. 2022. 10. 363. DOI: <https://doi.org/10.3390/math10030363>
5. Zhykharieva V. Benchmarking of Intangible Assets in the Shipping Industry. *Transactions on Maritime Science*. 2025. No. 14(1). DOI: <https://doi.org/10.7225/toms.v14.n01.w04>